

L'essentiel sur...



Le transport interurbain librement organisé

Le transport interurbain librement organisé : la réglementation

La loi [n°2015-990 du 6 août 2015](#) pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a libéralisé, sur le territoire national, le transport de passagers par autocar.

Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, les entreprises de transport routier de personnes peuvent assurer des services réguliers interurbains de transport par autocar, pourvu qu'une distance de 100 kilomètres au moins sépare deux arrêts (articles L. 3111-17 et suivants du code des transports).

Si une entreprise souhaite assurer une liaison avec deux arrêts distants de 100 kilomètres ou moins (article L. 3111-18 du code des transports), elle devra alors effectuer une déclaration auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Les entreprises doivent être établies en France pour bénéficier de ces dispositions. À défaut, elles ne pourront assurer des services interurbains que dans les conditions de l'article L. 3421-2 du code des transports à l'occasion d'un service régulier de transport routier international.

La loi définit également le service interurbain comme étant un service qui n'est pas intégralement inclus dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (c'est-à-dire les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport).

La loi prévoit en outre que les autocars soient équipés de dispositifs permettant de prévenir la conduite sous l'empire d'un état alcoolique (article L. 317-9 du code de la route). Les véhicules devront également respecter certaines normes d'émissions de polluants atmosphériques (article L. 224-6 du code de l'environnement).

Comme pour les autres modes de transport, les voyageurs devront avoir accès aux informations relatives aux services (arrêts prévus, tarifs, horaires, accessibilité, disponibilité des services, incidents) notamment par voie électronique (article L. 1115-1 du code des transports).

L'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

L'Arafer est une autorité publique indépendante créée en 2009 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire. Ses missions ont été étendues en 2015, puis en 2016, au tunnel sous la Manche, au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession, faisant de l'Arafer un régulateur de transport multimodal.

Pour lui permettre d'assurer pleinement ses missions, l'Arafer dispose de larges pouvoirs, octroyés par la loi. Son indépendance est également garantie par le fonctionnement de son collègue et son autonomie financière.

Le transport interurbain librement organisé en France

Les données suivantes sont issues de l'ARAFER

En 2017, environ 7,1 millions de voyageurs ont emprunté ce mode de transport. Le marché a poursuivi son développement à un rythme soutenu avec une fréquentation qui a augmenté de 14,5 % par rapport à l'année précédente. Pour chacun des trimestres de l'année 2017, la demande a été supérieure à celle du même trimestre de l'année 2016.

En 2017, les liaisons radiales (ayant pour origine ou pour destination Paris) ne représentent plus que la moitié de la fréquentation, alors qu'elles représentaient 71 % des passagers en 2015. Cette évolution s'explique par le fort développement de la demande sur les liaisons infrarégionales qui représentent 22 % des passagers en 2017. 303 villes françaises ont été desservies par un service librement organisé pendant au moins un trimestre, soit 67 villes de plus que l'année précédente (+28 %). Les passagers bénéficient donc d'une offre qui continue de s'étoffer : le nombre de liaisons commercialisées (1 666) a crû de 34 % sur un an. Le taux de remplissage moyen dépasse les 50 %, avec 50,1 % en moyenne sur 2017, avec un pic à 56,2 % durant la période estivale.

Au deuxième trimestre 2018, dans un contexte favorisé par le conflit social du secteur ferroviaire qui a persisté tout au long du trimestre, la fréquentation des services librement organisés de transport par autocar a progressé de 43 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, franchissant ainsi un nouveau record avec 2,4 millions de passagers transportés. En outre, les opérateurs ont atteint un taux d'occupation de leurs autocars de 61 % (niveau le plus élevé depuis la libéralisation). Le fort développement de la demande s'observe sur tous les types de liaisons (radiales et transversales), et tout particulièrement sur les liaisons infrarégionales (+72 % sur 1 an). Les liaisons transversales captent désormais 52 % de la fréquentation, contre 47 % un an plus tôt.

279 communes françaises ont été desservies par les opérateurs. Près de 70 % des nouvelles dessertes du trimestre étaient déjà commercialisées en 2017, illustrant le caractère désormais récurrent des politiques d'offres saisonnières. Avec 1 594 liaisons, les 3 principaux opérateurs augmentent leur offre de liaisons de 11 % (soit 156 liaisons supplémentaires par rapport au trimestre précédent), et étoffent également leur maillage. C'est l'offre de FlixBus qui reste la plus dense sur le territoire (68 % des villes desservies, 58 % des liaisons commercialisées), devant Ouibus (56 % des villes desservies, 33 % des liaisons commercialisées) et Eurolines/Isilines (32 % des villes desservies, 26 % des liaisons commercialisées). La concurrence entre les 3 principaux opérateurs se concentre quelque peu ce trimestre : celle-ci se manifeste en effet sur 393 liaisons, soit 25 % de l'offre qui concerne 88 % de la fréquentation.

Le nombre moyen de départs quotidiens de lignes s'établit à 859 (+10 % par rapport au premier trimestre), soit le niveau le plus haut depuis l'ouverture du marché. Tous les opérateurs ont augmenté leurs fréquences, Ouibus restant l'opérateur qui offre le plus de départs quotidiens (44 %), suivi de FlixBus (37 %), d'Eurolines/Isilines (16 %) et des autres opérateurs (3 %). L'augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les autocars ce trimestre connaît une hausse similaire (28 millions de kilomètres soit +10 % par rapport au dernier trimestre).

Le chiffre d'affaires trimestriel bondit de 40 % et atteint 36,2 millions d'euros hors taxes, soit un revenu moyen de 1,3 euro hors taxes par autocar-km. Au deuxième trimestre 2018, les opérateurs ont donc transporté en moyenne chaque jour 26 400 passagers effectuant chacun un trajet moyen de 298 km pour 15,1 € HT de recette commerciale. Le secteur emploie 2 542 ETP (emplois directs des opérateurs et emplois de conducteurs sous-traitants affectés à cette activité), soit 134 ETP supplémentaires (+6 %) par rapport au premier trimestre. La part de conducteurs (86 %) reste stable.

Trois opérateurs principaux assurent les différentes liaisons sur le plan national et international. Il existe également 10 opérateurs régionaux en France mais aucun n'officie en Nouvelle-Aquitaine.

Eurolines/Isilines est une association de transporteurs privés créée en 1985. Réunissant 29 entreprises partenaires privées, cette structure représente aujourd'hui le plus important groupement européen de transporteurs de voyageurs en car. En septembre 2011, Eurolines était le premier opérateur privé à obtenir du Ministère des Transports l'autorisation de développer des lignes interrégionales en France. Eurolines est une filiale du groupe Transdev (groupe issu de la fusion de Véolia Transport et Transdev en 2011) .

FlixBus est un fournisseur de transport spécialisé dans les autocars longue distance en Europe. Créé en 2013 après la dérégulation du marché allemand. FlixBus ne possède aucun car mais travaille en partenariat avec des transporteurs privés. Les actionnaires principaux de la société sont les fondateurs, le constructeur Daimler ainsi que les fonds d'investissement américains General Atlantic et Silver Lake.

Ouibus, anciennement iDBUS, est une filiale à 100 % du Groupe SNCF, exploitant depuis le 23 juillet 2012 un réseau de lignes d'autocars longue distance en France et en Europe.

Le transport interurbain librement organisé en Nouvelle-Aquitaine au 2^e trimestre 2018

77 villes françaises sont au départ ou au terminus d'un service de transport routier librement organisé au 2^e trimestre 2018 dont 35 en Nouvelle-Aquitaine.

Au total, en Nouvelle-Aquitaine, le transport routier librement organisé représente 236 lignes pour 74 992 trajets effectués au cours du 2^e trimestre 2018. En comparaison avec le 4^e trimestre de l'année 2017, le nombre de lignes a augmenté de 21 % (195 lignes) et le nombre de trajet de 25,4 % (59 800 trajets).

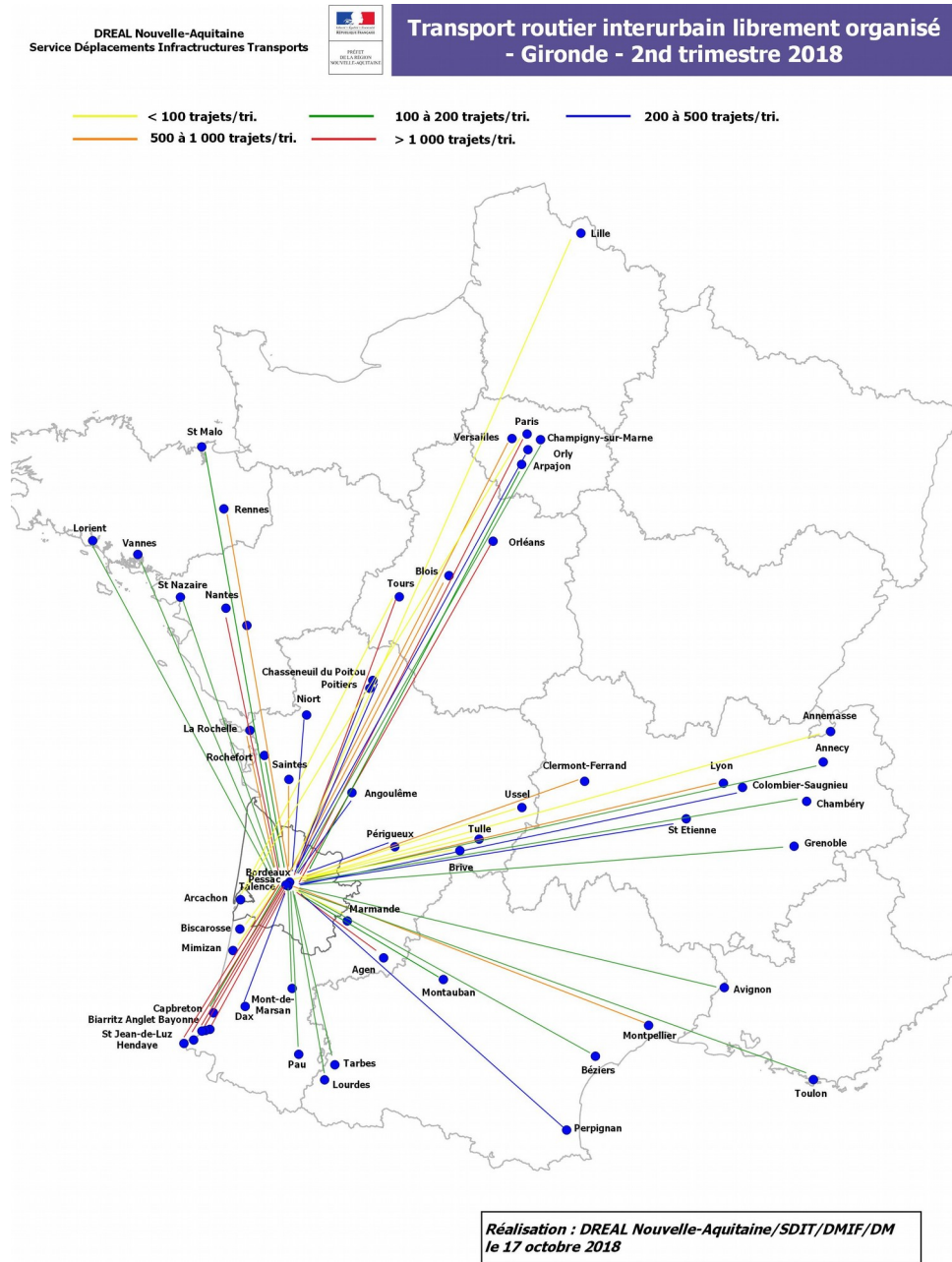
Au 2^e trimestre 2018, il existe :

- 79 lignes intra Nouvelle-Aquitaine pour 25 619 trajets (au 4^e trimestre 2017, il existait 71 lignes (+ 11 %) pour 20 672 trajets (+ 24 %)) dont 10 lignes de moins de 100 kilomètres ;
- 157 lignes pour 49 373 trajets extra Nouvelle-Aquitaine (au 4^e trimestre 2017, il existait 124 lignes (+ 27 %) pour 38 839 (+ 27 %)) dont 1 ligne de moins de 100 kilomètres.

ligne : itinéraire régulier desservi par un service de transport.

trajet : aller d'un lieu à un autre à pied ou en utilisant un moyen de transport.

La Gironde est le département de la Nouvelle-Aquitaine ayant le plus grand nombre de lignes de transport interurbain librement organisé avec respectivement 69 lignes pour 31 392 trajets.



L'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
<http://www.arafer.fr/>

L'Observatoire des transports et de la mobilité : analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, bilan du 2^e trimestre 2018
http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2018/09/arafer_bilan-marche-autocars-2018t2.pdf



Publication réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports Nouvelle-Aquitaine
 cité administrative, rue Jules Ferry – 33090 BORDEAUX
 Directeur de la publication : Philippe Lapart
 Rédacteur : Cindy Viard
 Téléphone : 05 56 24 87 70
www.ornouvelleaquitaine.fr